أحكام رص الحاويات في عقد النقل البحري للبضائع

Container stowage provisions in the contract for the carriage of goods by sea

شيهاب عينونة،طالبة دكتوراه

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر،

تاريخ الاستلام: 07/10/2022 تاريخ القبول: 21/01/2023 تاريخ النشر: 27/04/2023.

ملخص:

صارت اليوم الحاويات ظاهرة رئيسية تميزت بها حركة الملاحة البحرية و ساعدت في التنمية التجارية، فيمكن للحاويات أن تنقل أية بضائع سواء البضائع العامة أو الثقيلة والبضائع الخطرة ، والهدف من هذا البحث هو توضيح المعايير المعتمدة من أجل الحصول على رص مناسب وحذر للحاوية نفسها على سطح السفينة وفق قواعد فنية متعارف عليها دوليا، قادر على تحمل جميع أنماط البحار وكل الجهود المادية والقوى الديناميكية.

و أهم نتيجة توصلنا إليها هي ضرورة الإستعانة بخبراء مختصيين في تقنية رص الحاويات داخل السفينة و تنظيم برامج تدريبية لتعليم طاقم السفينة قواعد الرص مع أهمية تفقد سلامة الحاوية.

الكلمات المفتاحية: السفن.،البضائع.،الحاويات.،رص.،حاملات الحاويات.

Abstract :

Tody containers have become a major phenomenon that has characterized by the movement of shipping and it helped in business development, and containers can transport any goods separately, whether they are general or heavy cargo and dangerous goods.

The purpose of this research is to clarify the criteria adopted in order to obtain appropriate and careful stacking of the container itself on the ship's deck according to internationally recognized technical rules, capable of withstanding all types of seas and all physical and dynamic efforts forces.

And the most important result we have achieved is the need to hire experts who specialize in container stowage technology inside the ship and to organize training programs to teach ship stowage the stacking rules with the importance of inspecting the integrity of the container.

Key words: ships ;the goods ;containers ;stowage ;container ships.
JEL Classification Codes: …, …, …

المؤلف المرسل: شيهاب عينونة،**الإيميل**: **chiheb_amina@hotmail.com**

1.مقدمة

أحدثت الحاويات ثورة في عالم النقل فهي تعد " آلة من أجل وضع الأشياء داخلها"، فبناء المنصات و تحمليها إلى عنابر السفينة كانت عملية بطيئة و تتطلب الكثير من اليد العاملة، زيادة على أن البضائع يمكن أن تتلف بسهولة أو تتعرض للسرقة، لهذا السبب تم إختراع الحاويات والتي تعد أهم إبتكار في القرن العشرين بمجال نقل البضائع،فأكثر من 80% من نقل البضائع يتم في الحاويات، ويمكن للحاويات أن تنقل أية بضائع على حدا سواء المنتجات القابلة للتلف و المصنعة فضلا عن البضائع الخطرة، على أن يؤخذ في الإعتبار الحصول على رص مناسب و حذر قادر على تحمل جميع أنماط البحار و كل الجهود المادية و القوى الديناميكية، و قد يشمل أيضا تحسين مثانة الحاوية و التعديل من تصميم السفن لتطوير المزيد من تقنيات المناولة لجعلها أكثر أمان للملاحة و كدا لعمال الرصيف.[1]

و بذلك يعتبر الرص بمثابة التوفيق بين العديد من الضرورات، فواحدة للحفاظ على البضائع و أداء السفينة، و الأخرى لسلامة السفينة و الملاحة البحرية، و على هذا الأساس تطرح الإشكالية التالية: هل يتطلب رص الحاويات وجود أحكام و قواعد تضبطها في مجال النقل البحري للبضائع؟

فالهدف من هذا البحث هو توضيح مدى أهمية نقل البضائع في الحاويات و رصها السليم في السفينة لما توفره من كسب الوقت و المساحة و تساعد في تنمية التبادلات التجارية الدولية و بأن تكييف هيكل السفن الحديثة و كذلك أنظمة الكمبيوتر من أجل تصميم التحميل سوف يسهل في هذه العملية،

ومع ذلك فإن الحقيقة تبقى أن الربان يجب عليه أن لا يقصر في الإهتمام بضمان سلامة الرحلة .[2]

لهذا تم تقسيم خطة البحث إلى قسمين،المبحث الأول ماهية الحاويات تضمن مفهوم الحاويات و نظامها القانوني،أما المبحث الثاني أحكام رص الحاويات بما فيها عمليات تحضير الحاوية و القواعد المتبعة في رص الحاويات على ظهر السفينة.

2.المبحث الأول: ماهية الحاويات

إن الحاوية تأتي من فكرة بسيطة هي تجميع نوع من البضائع في "صندوق " لتسهيل حركتها، مع ضمان قدر الإمكان حمايتها من مختلف الأضرار وذلك بفضل الأبعاد الموحدة للحاويات التي تتكيف مع أي نوع من وسائل النقل[3]،تعتبر حاويات البضائع بمقتضى إتفاقية سلامة الحاويات ملائمة في الأساس لجميع وسائط النقل و إستخدامها لنقل البضائع يقلل بصورة ملحوظة من الأخطار المادية التي تتعرض لها البضائع، بيد أن توضيب البضائع بطريقة غير صحيحة أو غير مدروسة داخل هذه الوحدات أو عليها قد يلحق أضرار بالعاملين الذين يقومون بمناولة البضائع أو نقلها،أو أضرار جسيمة بالبضاعة أو المعدات.[4]

1.2.المطلب الأول: مفهوم الحاويات

التحوية هي تنفيذ مبدأ الإنتاج الشامل لنقل البضائع العامة، فالإتجاهات الإقتصادية مثل العولمة و سلسلة التوريد و تحرير التجارة حفزت كثيرا من الطلب على النقل بالحاويات عن طريق إستخدام مربع من الصلب لأبعاد موحدة لنقل البضائع لديها عدد من المزايا، فكومة من الصناديق في العنبر أو على سطح السفينة يمكن أن تزيد بشكل كبير من عامل الحمولة و بالتالي فإن ربحية السفن بإرسال البضائع في وعاء من المرسل إلى المرسل إليه يقلل بشكل ملحوظ من الخسارة و الكسر و السرقة، مقارنة مع الشحن التقليدية.[5]

لكلمة الحاوية الكثير من المعاني، غير أن دراستنا ستقتصر على الحاويات المستعملة في تسهيل نقل الحمولة و تدفقها بين الدول، و التي يشكل حجمها مشكلة في النقل و المناولة،فجاء المكتب الدولي للحاويات بتعريف الحاوية بأنها وعاء أو إناء يتميز بالثبات مصممة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بشكل

أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة ، و هي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت ، كما أن تصميمها يسمح بتعبئتها و تفريغها بسهولة و حجمها الداخلي لا يقل عن 35.3 قدم^{3}.[6]

أما الإتفاقية الدولية للحاويات المحررة في جنيف بتاريخ 1972/12/2 و التي دخلت حيز التنفيذ في فرنسا بتاريخ 1976/12/6 عرفت الحاويات في مادتها الثانية الفقرة 01: " الحاوية ذات طبيعة دائمة من معدات النقل، و بالتالي قوية بما فيه الكفاية للإستخدام المتكرر، و المصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع دون إعادة شحن وسيطة من قبل وسائط واحد أو أكثر من وسائل النقل، و تهدف إلى تأمينها و/أو التعامل معها بسهولة، و قد تم تصميم الملحقات لهذا الغرض"[7].

و يظهر من هذه التعريفات أنها تركز على وظيفة الحاوية مما يعدها أداة من أدوات النقل،أما التعريف المناسب للحاوية فهو: " إناء أو وعاء يجمع ما يودع فيه من محتويات لنقلها و يتخذ إستعمالها طابع الإستمرارية،تصنع من مواد صلبة لحماية محتوياتها من التلف و السرقة،و بأشكال متعددة وفق مواصفات فنية لضمان سهولة التحميل و التفريغ و السلامة أثناء النقل ، و عند إعادة الشحن من شكل إلى آخر من أشكال النقل المختلفة ".[8]

أما بالنسبة للمعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع فقد تم تعريف الحاويات فقط في إتفاقية روتردام بأنها تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع و أي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك[9] .

فنوع الحاوية المستخدمة للنقل هو خيار أساسي من أجل نجاح عملية النقل و يجب أن يؤخذ في الإعتبار البضائع و الوجهة و درجة الحرارة[10]،ووفقا للمعايير الدولية الأنواع الأكثر شيوعا من الحاويات هي حاوية 20 قدما و 40 قدما و التي يكون حجمها الداخلي 32 متر مكعب و 65 م^{3}،[11]، فتتنوّع الحاويات وفقا لنوع البضائع المراد نقلها، ويمكن تقيمها إلى نوعين:

– حاويات البضائع العامة: أهمّها حاويات ذات الإستعمال العام و هي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب وخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبّأة في علب معدنية أو بلاستيكية،و منها حاويات ذات السقف المفتوح تشبه حاويات الإستعمال العام بإستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف[12]، وأحيانا يكون السقف بألواح قابلة للفتح أو سقف معدني قابل للإزالة[13]، و يستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير،و هناك حاويات مسطحة أي من دون أساسات عليا، ولكن لها نفس طول و عرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها و أحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن و التفريغ و الرصّ على أرصفة الموانئ،وحاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة و هي تتميّز بأنّ جوانبها غير ثابتة.

– حاويات البضائع الخاصة: و هي حاويات ذات تصميم خاص، فتتنوّع أشكالها حسب نوع البضائع و منها: حاويات ذات مواصفات حرارية و هي ذات جوانب و أرضية و سقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل و خارج الحاوية، وحاويات حرارية مسخنة و هي ذات مواصفات حرارية و مزودة بجهاز منتج للحرارة،أما حاوية مبرّدة و هي ذات مواصفات حرارية مزودة بجهاز مبرّد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معيّن[14]،و تستخدم أساسا لنقل المواد الغذائية و غيرها من البضائع التي تتطلب درجة حرارة ثابتة.[15]

وحاويات الخزانات و هي الّتي تستخدم في نقل الزيوت و الحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل، فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة،حاويات الصب الجافة تصميمها يشبه حاوية الإستعمال العام و بالإضافة إلى ذلك لديها فتحات على السطح مما يسمح بشحن و تفريغ الحبوب عن طريق الضخ أو بالجاذبية.[16]، نصف حاوية تستخدم لنقل المواد الكثيفة و الثقيلة جدا عندما يفضل إستخذام حاوية بدون سقف،حاويات للسيارات تستخدم لنقل المركبات و هي متاحة في نماذج مفتوحة أو مغلقة.[17]

2.2.المطلب الثاني:النظام القانوني للحاويات

نظرا لإستعمال الحاويات في النقل الدولي أكثر منه في النقل الداخلي فقد وضعت معاهدات و إتفاقيات دولية تعمل على تنسيق وتسهيل هذا الإستعمال، و الجزائر كغيرها من الدول الّتي وقعت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات قامت بوضع قواعد قانونية داخلية لتنسيق الإستعمال.

أهمّ هذه الإتفاقيات هي إتفاقية جنيف لـ 1972 و إتفاقية إسطنبول لـ 1990.

-إتفاقية جنيف لـ 1972: وهي إتفاقية متعلقة بسلامة الحاويات أبرمت بتاريخ 02-12- 1972 ، ودخلت حيز التنفيذ في 06-09- 1977 تهدف هذه الإتفاقية إلى تسهيل النقل الدولة بواسطة الحاويات،فتضع معايير صنع الحاويات وتحدّد نظام الإعتماد و كذا تسهيلات القبول المؤقت و تصليح الحاويات، و عليه فإنّ الحاويات الّتي تتوفر فيها الشروط المحدّدة في الإتفاقية تستفيد من إعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي .

-إتفاقية إسطنبول: المبرمة بتاريخ 26-06-1990 ، فمن القواعد الّتي وضعتها هذه الإتفاقية و الّتي مسّت الحاويات نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الحقوق و الرسوم الجمركية و دون دفع الكفالات، ولكن شريطة أن تتوافر فيها الشروط المحدّدة في هذه الاتفاقية من علامات و ضرورة الاعتماد وغير ذلك[18].

أما القوانين الداخلية المتعلقة بالحاويات تتمثل في المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21-01-1978 المتضمن مصادقة الجزائر على إتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات[19] ،و المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 12-01-1998 المتضمن المصادقة على الإتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في إسطنبول بتاريخ 26-06-1990[20]، وقانون الجمارك الجزائري[21] و تمكّن هذه الأنظمة من تخزين البضائع و تحويلها و إستعمالها و تنقلها بتوقيف الحقوق الجمركية و الرسوم الأخرى و تدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي الخاضعة لها، كما خصّص القانون الجمركي القسم الحادي عشر لنظام القبول المؤقت مع إعادة التصدير على حالتها.

و عليه فإنّ الإتفاقيات الدولية و النصوص الداخلية قد أدرجت الحاويات ضمن البضائع "معدات النقل" الّتي تستفيد من نظام القبول المؤقت و الّتي تقبل من أجل إعادة تصديرها على حالتها ، أي دون أن تطرأ عليها تغييرات بإستثناء النقل العادي نتيجة الإستعمال.

3.المبحث الثاني: أحكام المتبعة في رص الحاويات

المقصود من رصّ الحاويات أو تستيفها هو ترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحقق من ناحية الحفاظ على سلامة الحاوية من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، ومن ناحية أخرى الحفاظ على بدن السفينة وتوازنها وبالتالي سلامتها[22]، فيجب أن تكون الحاوية قوية من أجل حماية البضائع من الضغوطات الميكانيكية و الظروف الجوية و البحر، و تضمن خدمة لمدة أطول و أن تكون أخف وزنا إن أمكن، و في حالة وقوع ضرر أن يقوم بإصلاحها أي شخص دون ضرورة توفر أجهزة خاصة[23]،و أن تكون نظيفة و خالية من مخلفات البضائع و المواد المؤذية و النباتات و منتجات النباتات و الآفات المرئية.[24]

ففي البداية يقع على المجهز واجب التحقق بدقة من حالة الحاوية قبل القيام بتعبئتها و يمكن أن يكون مسؤولا في حالة حدوث خسائر بالبضائع[25]، فيجب دائما التحقق من حالة الحاوية عند تسليمها و قبل الشحن و تفحص من الداخل و الخارج قبل التحميل للتأكد من عدم وجود تلف يمكن أن يؤثر في سلامتها أو سلامة الطرود المحملة فيها،بأن يكون إطار الحاوية الهيكلي و جدرانها و سقفها بحالة جيدة من دون تشوهات أو تشققات أو إنحناءات بارزة،و أن تعمل أبواب الحاوية كما يجب و أن يتيسر إغلاقها و ختمها بإحكام و هي مقفلة و كذلك رصها بشكل صحيح و هي مفتوحة[26]، كما يجب أن تفحص براغي الأبواب جيدا فإذا ما كانت البراغي تنزع بسهولة عن طريق إستعمال أدوات أساسية ففي هذه الحالة من الممكن فتح الحاوية دون حاجة إلى تكسير الختم أو القفل مما يعرضها للسرقة.[27]

قبل القيام بشحن البضائع يجب التأكد من أن الحاوية لا تحتوى على ثقب أو ثغرة و أثار التآكل، و من المهم تفقد ما إذا كانت الحاوية نظيفة ولا يوجد هناك بقايا البضائع المحملة سابقا فيها،و

يظهر أهمية ذلك في أن حاوية متسخة يمكن أن تؤثر على نقل البضائع الخطرة إذا ما وقع إتصال بقايا المنتج المحمل سابقا مع البضائع الخطرة و بالتالي يؤدي ذلك إلى تفاعل كيميائي.[28]

كما ينبغي قبل دخول وحدة مغلقة لنقل البضائع فتح أبوابها مدة كافية لكي يتساوي الجو الداخلي مع الجو المحيط، و لا يكون أي لوح من ألواح الأرضية مكسورا و لا تكون هناك أي نتوءات كالمسامير والبراغي والتثبيتات الخاصة،ويجب أن تكون أرضية الحاوية و جدرانها الجانبية خالية من السوائل أو البقع الثابتة،و أن تكون أوتاد أو حلقات رص البضاعة حيثما تستخدم بحالة جيدة ومثبتة بإحكام، وغالبا ما ترفق الحاوية الفارغة بوثيقة شهادة التنظيف وإمكانية إستخدام الحاوية لتحميل بضائع أخرى.[29]

أما بخصوص القواعد المتبعة في رص الحاويات على ظهر السفينة يختلف رص الحاوية على السفينة عن رص البضاعة داخل الحاوية، فهذه العملية الأخيرة ترتبط بتعبئة الحاوية، أما رص الحاوية على السفينة فهو إلتزام يقع من الناحية العملية على عاتق الربان بإعتبار أن الأمر يتعلق بسلامة السفينة من حيث ثباتها و توازنها، و هو يدخل في نطاق الوظائف الفنية للربان[30]، بحيث يلتزم نيابة عن الناقل بالإشراف عليها وبالاطمئنان على أنّ الرص و التستيف قد تمّ بطريقة مطابقة لاشتراطات السلامة،و يتولى ضابط تحت مسؤولية الربان إعداد خريطة توضح أماكن الحاويات في السفينة تسمّى خريطة الشحن "Shipping Plan" وهي خريطة توضح أماكن الحاويات سواء داخل العنابر أو على سطح السفينة بهدف تسهيل تداولها وتحريكها سواء عند الشحن أو عند التفريغ والمحافظة على البضائع الموجودة لها وعلى سلامة السفينة و توازنها.[31]

فيتضمن مخطط الشحن جميع البيانات الخاصة بالحاويات يشير إلى أرقامها و وزنها و وجهاتها و كدا خصائصها الرئيسية مثلا أن تكون 20 أو 40 قدما، أو حاويات مبردة أو خطرة، كما يحدد ترتيب جميع العمليات التجارية ضمن القيود المرتبطة بالسفينة و تلك المرتبطة بالتخزين، و يجب أن يتأكد هذا المخطط أولا من أمن و إستقرار السفينة، في حين توضع الحاويات بطريقة تسهل إزالتها في موانئ التفريغ[32] .

أما القيود المفروضة لإستقرار السفينة في رص الحاويات فيجب أن تكون مرتبطة إرتباطا وثيقا بخصائص الحاويات، و أهم خاصية يجب النظر إليها هي وزن الحاويات، بحيث يتم رص الحاويات على السفينة بطريقة الأثقل وزنا في أسفل السفينة و الأخف تكون في الأعلى، فهذا الأمر ضروري لإستقرار

السفينة و أيضا من أجل منع سحق حاوية ثقيلة لحاوية خفيفة أو فارغة[33]، و يتم رص الحاويات في الإتجاه الطولي بحيث تكون الأبواب متجهة إلى الوراء أو إلى وسط الفتحة، و توضع الحاويات إما على ظهر سفينة أو في العنبر مكدسة بعضها على بعض إلى غاية إرتفاع يبلغ التاسع، في الخلايا المشكلة لأربعة شرائح عمودية مثبتة إلى هيكل السفينة.

و قد يتمّ شحن الحاويات على سطح السفينة ، و هذا النوع من الشحن يطرح مشاكل فيما يتعلّق باختلال توازن السفينة ،كما أنّه يعرّض البضاعة للخطر في حالة هيجان البحر و التقلبات الجوية، وقد يؤدي إلى سقوط الحاويات في البحر، هذا الأمر إن كان سيؤثر على سلامة النقل البحري ، فإنّه سيؤثر بصورة أكبر على البيئة البحرية، لذلك فإنّه عند إكتشاف سقوط الحاوية في البحر، لابدّ من التأكد من عدّة نقاط تتعلّق بنوع البضاعة الّتي تحملها الحاوية إذا كانت خطيرة ، و هل يمكن أن تتدفق خارج الحاوية، خاصة إذا اصطدمت الحاوية بالسفينة ، و ما إذا كانت الحاوية سوف تطفو على الماء أم تغوص في عمق البحر.[34]

فإشكالية النظام القانوني لنقل الحاويات على السطح يرافق مشكلة تقنية، ففي الواقع في العنبر الحاويات تكون مكدسة على بعضها البعض و تتدحرج مما يهدد إستقرار الرص، فنقل الحاويات على سطح السفينة يتطلب رص محدد يتحقق من خلال معدات التثبيت، و التي تطورت لضمان أكبر قدر من السلامة لعمال الموانئ، و أيضا لضمان ما يكفي من القوة لمواجهة الضغوط الميكانيكية التي تخضع لها الحاويات خلال عملية النقل، فهذه المعدات تصمم و تبني من قبل شركات متخصصة، و تتم مراقبتها قبل تسليمها من طرف الشركة المصنعة و شركات التصنيف[35]، كما يجب أن لا يؤدي رص الحاويات على السطح بالتأثير على الرؤية من الطبقة العليا في السفينة[36] فتبني سفن الحاويات خصيصا لنقل حاويات

البضائع و أماكن البضائع تحت السطح أو أماكن البضائع على متن سفن الحاويات غير المزودة بأغطية لفتحات العنابر تجهز بخلايا دليلية حيث تستف حاويات البضائع، مما يوفر قدرا كافيا من التماسك و الرص، و يمكن تستيف حاويات البضائع 20 قدم في خلايا دليلية 40 قدم شريطة إيلاج مخروطات تستيف ملائمة في تثبيتات حاويات البضائع الزاوية.

و تثبت حاويات البضائع التي تنقل على السطح بهيكل السفينة بواسطة مزاليج دوارة، و تستخدم هذه المزاليج أيضا لربط حاويات البضائع التي تستف الواحدة فوق الأخرى ببعضها البعض، و بالإضافة إلى ذلك يتم رص الحاويات التي تكدس على السطح إلى هيكل السفينة بواسطة قضبان تحزيم و نبائط شد أي مشدات جلبات الوصل، و يرد وصف ترتيبات الرص في دليل رص البضائع الخاص بكل سفينة.

أما إذا نقلت حاويات بضائع على متن سفن بضائع عامة غير مبنية خصيصا لنقل الحاويات منها السفن التقليدية و الدحرجة و حتى ناقلات البضائع السائبة فمختلف أنواع هذه السفن غير مجهزة بالمرافق المصممة خصيصا لإستقبال الحاويات[37] ، ففي هذه الحالة يتم رص الحاويات إلى هيكل السفينة بواسطة سلاسل تحزيم أو كابلات معدنية و نبائط شد[38] ،فيجب أن يكون الربط من الأفضل بواسطة حبال أو سلاسل معدنية أو مصنوعة من مواد لها خصائص قوة و إستطالة معادلة،و من أجل تحزيم الحاويات يجب إستعمال أجهزة الإقفال، المخاريط أو أدوات تحزيم مماثلة حسب كل حالة، أما الحاويات السفلية عندما لا توضع فوق أجهزة التحزيم فينبغي أن ترص فوق الألواح الخشبية بسماكة معقولة و التي رتبت بطريقة مقسمة بإنتظام شحنة التحزيم على بنية منطقة الرص.[39]

فيجب التمييز بين رص الحاويات على السفن التقليدية و رصها على السفن المخصصة لنقل الحاويات، و على أساسه يثور دائماً سؤال حول ما إذا يلزم رص الحاوية في عنابر السفينة فقط أم يجوز

شحنها على السطح ؟ فقاعدة حظر الرص على سطح السفينة لا تنطبق فحسب على البضائع المغلفة أو المغلفة تغليفاً عادياً بل أيضاً على الحاويات ، و تبرير ذلك ليس مخافة رمي الحاوية في البحر بهدف السفينة مما يه

ددها من خطر فهذا أمر ينذر حدوثه عملياً، و إنما الخوف من سقوطها عرضاً في البحر بفعل العواصف و الرياح العاتية، و قد يترتب على هذه الحوادث مشاكل من نوع آخر لاسيما إذا كانت الحاويات تحمل مواداً سامة و خطيرة من شأنه الأضرار بالبيئة البحرية ضرراً بالغاً على أن ما يخفف من إنطباق الحظر السابق على الحاويات تناقص مخاطر شحنها على السطح إذا كانت محكمة الإغلاق و مرصوصة بطريقة فنية جيدة و تأخذ مكانها الصحيح على السفينة،أما من حيث إشتراط موافقة الشاحن

فالأمر يتوقف على ما إذا كانت المنشأة الناقلة للحاويات هي من الحاملات المجهزة لهذا الغرض أم من السفن التقليدية ؟[40]

فحاملات الحاويات هي سفينة ذات خط منتظم مدمج إلى سلسلة النقل أحادي الواسطة، الغرض منها تحقيق نقل أكثر الحاويات بتكلفة إلى أدنى حد ممكن و في أسرع وقت، و قد بنيت هذه السفن مع الأخذ في الإعتبار حساب أبعاد الحاوية و طريقة مناولتها و رصها[41]،و يجوز للناقل في سفن الحاويات رص هذه الأخيرة على سطح السفينة دون حاجة للحصول على موافقة الشاحن،و منه فقد بات من واجب الشاحن الذي لا يريد شحن الحاوية على السطح إبلاغ الناقل بذلك،و مراعاة لمصلحة الشاحن في نقل الحاويات على سطح الحاملات المجهزة لهذا الغرض يقع باطلاً كل شرط يحدد من مسؤولية الناقل البحري بمبلغ يقل عن الحد القانوني أو يعفيه من المسؤولية ، في المقابل يجوز للناقل التمسك بالحدود القانونية لمسؤوليته أو بإحدى حالات الإعفاء منها بشرط ألا يثبت أن الضرر نشأ عن فعله أو إمتناعه الشخصي بقصد إحداث الضرر أو بعدم الإكثرات مصحوب بإدراك أن هذا الضرر يمكن أن يحدث.[42]

أما في السفن التقليدية إذا أراد الناقل رص الحاوية على سطح إحدى السفن العادية غير حاملات الحاويات فيلزمه لذلك موافقة الشاحن و إلا يكون قد إرتكب خطأ يسأل عما ينشأ عنه من

ضرر، و يجب على الناقل في جميع الأحوال التي يتم فيها شحن البضائع على سطح السفينة أن يذكر ذلك في سند الشحن، و ذلك حماية للغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية، فبعد ظهور و إنتشار نظام البضائع في الحاويات سواء بسفن عادية تقليدية أو بسفن حاويات أنشأت و صممت خصيصا لهذا النوع من النقل ،فبدأت تظهر مشكلة قانونية تتعلق بمسؤولية الناقل في حالة رص الحاويات على سطح السفينة، غير أن التشريع الدولي لم يأت بحل للمشكلة الجديدة التي نشأت عن نظام نقل الحاويات بالسفن المخصصة لهذا الغرض.

فإذا كانت معاهدة بروكسل تنطبق في الأصل على النقل بسند الشحن، إلا أنها إستبعدت من نطاق تطبيقها " الشحنة التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة"، و مرد هذا الإستبعاد هو المخاطر الخاصة التي تحيط بمثل هذا النقل مثلاً التقلبات

الجوية و البحرية التي قد تعرض البضاعة لأضرار بالغة فيما لو تم شحنها على سطح السفينة،و منذ صدور هذه المعاهدة جرى العمل البحري على إدراج بند يطبع عادة على ظهر سند الشحن تحت إسم " **خيار الرص**" الذي يجيز للناقل شحن الحاوية إما في العنابر أو على سطح السفينة دون أدنى إلزام بإخطار الشاحن،و رغم أن بروتوكول فيسبي لسنة 1968 و الذي نظم تحديد مسؤولية الناقل البحري عما تحتويه الحاوية من طرود و متى تعتبر الحاوية بما فيها طرداً واحداً، إلا أن هذا البروتوكول لم يتعرض لمسألة نقل الحاوية على سطح السفينة سواء كانت سفينة عادية أم سفينة حاويات مخصصة لهذا النوع من النقل[43]،و بما أن معاهدة بروكسل لم تتضمن أي حكم محدد فيما يخص الرص على سطح السفينة، فهذا يعني أن هذه المعاهدة لا تنطبق على نقل البضائع في السطح و على وجه الخصوص على نقل الحاويات.[44]

أما بالنسبة لقواعد هومبورغ فلم تستبعد من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة وفقاً للمادة 19 فقد تناولت الفقرة 03 من هذه المادة أساس مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن و كذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الإحتجاج على الغير حسن النية، و قضت بأنه إستثناءاً من أحكام الفقرة 01 من المادة 05

يظل الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح دون أن يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد إتخذ هو و تابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر[45]،غير أن قواعد هومبورغ لم تذكر أية خصوصية عن الحاويات إلى أن جاءت إتفاقية روتردام بالحل عن طريق تركيزها بشكل خاص على النقل المتعدد الوسائط و النقل بالحاويات.[46]

فأجازت إتفاقية روتردام تطبيق أحكامها في حالة نقل البضائع على سطح السفينة إذا ما إقتضى القانون ذلك النقل، أو إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات ، و كان السطح مهيأً خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات، أو إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية، و تطبق الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة

عند توفر الحالات السابقة، أما إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها.[47]

2.3. المطلب الثاني: نظام المسؤولية في رص الحاويات

ترجع العديد من الأضرار التي تتسبب نتيجة القيام بالمناولة إلى الخطأ في التعبئة داخل الحاوية أو الخطأ في الإمساك و التثبيت و عدم إحترام مركز الثقل و الجاذبية، على إعتبار أن عامل المناولة عندما يتعلق الأمر بالنقل بالحاويات عليه أن يراعي سلامة و أمن الحاويات الموجودة في سطح السفينة[48]،فالرص السيء للحاويات يمكن أن يؤدي إلى ترجيح الحاويات و دحرجتها أو تمايلها، فحوادث الدحرجة المفاجئة بدون سابق إنذار قد تتسبب في تكويم الحاويات مثل أحجار الدومينو فستنتج عنه خسائر فادحة[49]،و مع ذلك تجدر الإشارة إلى أن أساليب الرص داخل الحاوية يشكل خطر آخر،ففي الواقع البضائع التي يتم تعبئتها بدون رصها جيدا في الحاوية سيؤدي ذلك إلى تراكم البضائع ضد الأبواب الخلفية أو على حائط الحاوية خلال الرحلة،و في هذه الحالة يمكن أن تشكل أيضا خطر على الأشخاص الذين يقومون بتفريغ الحاوية.[50]

و خطة الشحن غير الصحيحة تعتبر سبب أخر لنقص الرص، فعلى سبيل المثال لا ينبغي تحميل حاويتين من نوع 20 على حاوية 40، فلم يتم تصميم سقف و الدعامات الطولية للحاوية 40 على تحمل هذا الوزن و الذي يضعف الدعامات الطولية مما يؤدي إلى إنهيار و تحطم الرص، و عندما تتقارب حاوية مع بضائع أخرى غير معبأة في الحاويات فيتم أيضا تسجيل أضرار لأن الحاويات في كثير من الأحيان تعد بمثابة جدار دعامة،و يمكن أن يكون سبب سوء الرص يكمن في معدات و لوازم الرص و التي تتعرض للكسور والشقوق، أو تعب المعدن، و إرتداء التشوهات المفرطة وغيرها من ضرر واضح ، و الصدأ الذي يتشكل بسرعة بسبب التعرض لأملاح والتآكل، فالتآكل البسيط يمكن أن يؤثر بالأقفال.[51]

و على الرغم من أن الناقل مسؤول عادة بمقتضى عقد النقل عن أن يسلم البضاعة بالحالة نفسها التي إستلمها بها، فإنه ينبغي على الشاحن أن يسلم بضاعة صالحة للنقل، لذا يظل الشاحن مسؤولا عن أي شائبة في وحدة نقل البضائع تنجم عن سوء التوضيب و الرص، بيد أن الشاحن عندما لا

يكون لا الموضب أو المرسل، ينبغي على الموضب و المرسل أن يقوما بواجباتهما تجاه الشاحن، و ذلك بضمان كون وحدة نقل البضائع مأمونة للنقل، و إلا يستطيع الشاحن أن يحمل هذين الطرفين المسؤولية عن أي عيوب أو شوائب يمكن أن تعزى إلى سوء إجراءات التوضيب أو الرص أو المناولة[52]،كما يعد الربان سيد أمن الملاحة البحرية و المسؤول قانونا عن المسائل المتعلقة بالسلامة في البحر، فعليه أن يحتفظ بالسفينة في حالة صالحة للإبحار و مراقبة الشحن و الرص و حفظ البضائع طوال الرحلة البحرية، أو بتعبير أدق الضابط الثاني يجب أن يضمن دائما الرص بقدر سلامة السفينة مع تحمل الناقل المسؤولية كواجب حتمي عليه بحيث يتم تنفيذ هذه العمليات تحت مسؤوليته الخاصة حتى و لو قام بها مقاولو المناولة.

أيضا عمليات الرص و التثبيت تتم تحت مراقبة الضابط الثاني و الذي يصادق على خطة الشحن التي تنتج عن مخطط السفينة، و على وجه التحديد يتحقق الضابط الثاني بدلا من الربان من مطابقة خطة الشحن و إجراء تغييرات إذا كانت ضرورية من أجل الحفاظ على البضائع و إستقرار السفينة[53] ،غير أن الربان لا يمارس أية مراقبة على عملية الرص داخل الحاوية و لا يعد مسؤولا في حالة وقوع ضرر نتيجة سوء الرص داخل الحاوية و الذي قد يسبب هلاك أو تلف بالبضائع[54]،من ناحية أخرى

بعض الممارسات تزيد بشكل كبير من إنفصال الحاويات على سطح السفينة و سقوطها في البحر و التي تشمل وزن الحاوية المفرط و إرتفاعها، فهذه الظواهر تشكل ضغط كبير بالنسبة لتحركات السفينة، و عند حدوث سقوط الحاويات في البحر فعلى الربان أن يقوم و بسرعة بحصر عددها و يتصل بالتأمين و أن يبلغ مراكز رصد حركة الملاحة البحرية، فالربان يجب أن يحدد مع رقم كل حاوية مفقودة في البحر طبقات مخاطر المنتجات المنقولة، إلا أن هذه المعلومات غير كافية لتحديد ما إذا كانت الحاوية ستطفو لفترة طويلة أم لا و إذا كانت تشكل خطر على المتدخلين، و لها خطر و تأثير كبير على البيئة لأن إنقاذ حاوية في البحر هو عملية خطيرة يتطلب تدخل بشري و غواصين أثناء ظروف جوية غالبا ما تكون سيئة.[55]

4. خاتمة:

يعد الرص عملية معقدة، بحيث يعتمد على مجموعة من الحسابات منها إتزان السفينة و الفواصل و كذا عوامل الإحتكاك،وعلى هذا الأساس توصلنا في ختام دراستنا إلى الإستنتاجات التالية: --الهدف الأساسي من عملية رص الحاويات هو أخذ أكبر عدد ممكن من الحمولة داخل السفينة.

– عملية الرص سواء قام بها الناقل أو مقاول المناولة هي عملية فنية لها علاقة مباشرة مع أمن وسلامة السفينة من الغرق وكذا لها علاقة مع المحافظة على البضائع،لذا هي دائما تحت رقابة و إشراف الربان ، الوحيد المختص و الضامن لأمن و سلامة الرحلة البحرية.

– يجب إعداد خطة الشحن توضح أماكن الحاويات في السفينة.

– ينبغي التخطيط للرص في أسرع وقت ممكن و قبل أن يبدأ فعليا، و قبل كل شيء ينبغي تفقد وحدة نقل البضائع المعنية، و معالجة أي أوجه قصور قبل الشروع في التوضيب.

– يتم الرص المباشر بالتحويل الفوري للقوى من البضاعة إلى الحاوية بواسطة لوازم التثبيت أو أربطة تحزيم أو دعامات أو لوازم إحكام، و تتناسب قدرة الرص مع حمل الرص الأقصى للوازم الرص.

و بناءا على الإستنتاجات المقدمة فإننا نقترح تجسيد التوصيات التالية:

– ينبغي أن يكون الأشخاص الذين يقومون بالرص مدربين و مؤهلين للقيام بهذا العمل، و أن يفهموا المصطلحات المستخدمة في هذا المجال بغية التقيد بتعليمات المخطط، و يدركوا المخاطر الكامنة بما في ذلك ما يتعلق بالمناولة اليدوية المأمونة، و ملمين إلماما تاما بجميع المتطلبات التقنية و القانونية و التجارية لهذه الوظيفة إختيار أساليب الرص الأكثر ملائمة لخصائص البضاعة و واسطة النقل و كدا خصائص الحاويات،وتنظيم برامج تدريبية أولية و برامج للتطوير المهني لجميع الأشخاص الذين يشاركون في عملية رص البضائع سواءا في العنابر أو في الحاويات.

– من المهم لضمان أمن و سلامة رص الحاويات أن يتقيد الأشخاص المشاركين في هذه العملية بالطريقة السليمة لتبادل المعلومات، لأن التصريح غير الدقيق قد يؤدي إلى حدوث أضرار خصوصا إذا تعلق الأمر بحاويات تحمل بضائع خطرة.

5.قائمة المصادر و المراجع:

أولا: باللغة العربية

Iالنصوص القانونية

1- قانون رقم 98-10 المؤرخ في 1998/08/22 و المتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

2- المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 1978-01-21 المتضمن مصادقة الجزائر على إتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 1972-12-02،الجريدة الرسمية رقم 04المؤرخة في 1978/01/24.

3 – المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 1998-01-12 المتضمن المصادقة على الإتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في إسطنبول بتاريخ 26/06/1990، الجريدة الرسمية رقم 02 المؤرخة في 1998/01/17.

IIالكتب

1- أحمد محمود حسنى،التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ،منشأة المعارف بالإسكندرية،مصر.

2- سوزان علي حسن،عقد نقل البضائع بالحاويات،دار الجامعة الجديدة للنشر،مصر،2004 .

3- محمد سيد الفقى،تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخذام الحاويات،دار الجامعة الجديدة،الإسكندرية،مصر.

III المداخلات العلمية

1- دحماني محمد الصغير،مسوؤلية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة،أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية،بتاريخ 02 و 03 ماي،منشورات الألفية الثالثة،جامعة وهران.

V المعاهدات الدولية

1- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة قواعد روتردام لسنة 2008.

VI التوصيات و التقارير الدولية

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين،المنظمة البحرية الدولية،لجنة السلامة البحرية،البند 22 من جدول الأعمال،9 جوان 2014.

ثانيا: المصادر باللغة الفرنسية

Iالكتب

1- Maryse follin,la responsabilité du chargeur dans les relations avec le manutentionnaire,le droit maritime français,actes du colloque AFDM-ABDM, lamy ,paris,18-19 octobre 2007.

IIالرسائل و المذكرات

1- Baye cisse ,l’arrimage et le saisissage des marchandises transportees par mer,master,universite de droit d’économie et des sciences d’aix-marseille,centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2002-2003.

2- Benot noel,transport maritime :le développement de la conteneurisation,mémoire de fin études, école supérieure des transport,56 éme promotion 2003.

3- Hind adil,la responsabilité du transporteur maritime international demarchandises sous connaissement : causes d'exonération et limitation légales,master,université de montréal,faculté des études supérieures,droit des affaires,décembre 2005.
4- Emmanuelle billy,l'arrimage des conteneurs,master, université paul cezanne- d'aix-marseille 3,faculte de droit et de sciences politiques,centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2006-2007.

5- Julie seguineau,le transport de marchandises dangereuses par porte-coneteneurs,master,universite paul cezanne-aix-marseille,faulte de droit et sciences politiques aix- marseille,centre de droit maritime et des transports (CDMT),2007-2008.

6- Julien dubreuil,la logistique des terminaux portuaires de conteneurs,master,cirrelt-2008-38,aout 2008.

7-Cossi hervé assongba,le transport maritime de marchandisescontenurisées,mémoire d' école doctoral n°74,universite lille2-droit et santé, 2014-2015.

III المقالات

1- Jean-yves grondin,conteneurs à la mer,revue gazette de la chambre,lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de paris,printemps 2003,numéro 1.

V التقارير و التوصيات الدولية

1- Arrimage sécuritaire – guide pour les exportateurs-,le service des délégués commerciaux du canada,ministére des affaires étrangères et du commerce international,canada, troisième édition.

- recueill de régles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,omi,new york,édition 2011.

6.الهوامش

[1]Emmanuelle billy,l'arrimage des conteneurs,master, université paul cezanne-d'aix-marseille 3,faculte de droit et de sciences politiques, centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2006-2007,p.p4,9.

[2] Baye cisse , l'arrimage et le saisissage des marchandises transportees par mer,master, universite de droit d'économie et des sciences d'aix- marseille,centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2002-2003,p 79.

[3] Julie seguineau, le transport de marchandises dangereuses par porte-coneteneurs,master,universite paul cezanne-aix- marseille,faulte de droit et sciences politiques aix- marseille,centre de droit maritime et des transports (CDMT),2007-2008,p 7.

[4] تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المنظمة البحرية الدولية،لجنة السلامة البحرية،البند 22 من جدول الأعمال،9 جوان 2014،المرفق 20،ص03.

[5] Emmanuelle billy,opcit ,p 7.

[6]Hind adil,la responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement : causes d'exonération et limitation légales, master,université de montréal,faculté des études supérieures,droit des affaires,décembre 2005,p 92.

[7] Emmanuelle billy,opcit ,p 5.

[8] دحماني محمد الصغير،مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة،أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية ،بتاريخ 02 و 03 ماي،منشورات الألفية الثالثة،جامعة وهران،ص64.

[9] إتفاقية روتردام،المسماة إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة قواعد روتردام لسنة 2008،المادة 1 فقرة 26.

[10] Julie seguineau,opcit ,p 22.

[11] Emmanuelle billy,opcit ,p 7.

[12] سوزان علي حسن،عقد نقل البضائع بالحاويات،دار الجامعة الجديدة للنشر،2004مصر،،ص22.

[13] Arrimage sécuritaire – guide pour les exportateurs-,le service des délégués commerciaux du canada,ministére des affaires étrangères et du commerce international,canada, troisième édition,p 58.

[14] سوزان علي حسن،المرجع السابق،ص22.

[15] Arrimage sécuritaire,opcit,p 59.

[16] سوزان علي حسن،المرجع السابق،ص22.

[17] Arrimage sécuritaire,opcit,p 60.

[18] سوزان علي حسن،المرجع السابق،ص23.

[19] أنظر المرسوم في الجريدة الرسمية رقم 04 المؤرخة في 1978/01/24.

[20] أنظر المرسوم في الجريدة الرسمية رقم 02 المؤرخة في 1998/01/17.

[21] أنظر قانون رقم 98-10 المؤرخ في 1998/08/22 و المتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

[22] سوزان علي حسن،المرجع السابق،ص28.

[23] Benot noel,opcit,p06.

[24] تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،ص 17.

[25] Cossi hervé assongba, le transport maritime de marchandises contenurisées,mémoire d'école doctoral n°74,universite lille2-droit et santé, 2015,p75.

[26] تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،ص 38.

[27] Arrimage sécuritaire,opcit,p24.

[28] Julie seguineau,opcit ,p 24.

[29] تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،ص 39.

[30] محمد سيد الفقى،تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخذام الحاويات،دار الجامعة الجديدة،الإسكندرية،ص 94.

[31] سوزان علي حسن،المرجع السابق،ص28.

[32] Emmanuelle billy,opcit ,p 30.

[33] Julien dubreuil,la logistique des terminaux portuaires de conteneurs,cirrelt-38,aout 2008,p 30.

[34] Benot noel,opcit ,p24.

[35] Emmanuelle billy,opcit,p.p 39,45.

[36] Benot noel,opcit,p13.

[37] Emmanuelle billy,opcit ,p 25.

[38] تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق، ص 60.

[39] Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,omi,new york,édition 2011,p 29.

[40] محمد سيد الفقى،المرجع السابق،ص.ص 81،82.

[41] Benot noel,opcit,p19.

[42] محمد سيد الفقى،المرجع السابق، ص 84.

[43] أحمد محمود حسنى،التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ،منشأة المعارف بالإسكندرية،مصر،ص 103.

[44] Cossi hervé assongba,opcit,p114.

[45] محمد سيد الفقى،المرجع السابق، ص.ص 92،93.

[46] Cossi hervé assongba,opcit,p120.

[47] أنظر إتفاقية روتردام،المادة 25 فقرة 01 بند – ب –.

[48] Maryse follin,la responsabilité du chargeur dans les relations avec le manutentionnaire,le droit maritime français,actes du colloque AFDM-ABDM,18-19 octobre 2007,lamy,page 108.

[49] Emmanuelle billy,opcit,p 28.

[50] Cossi hervé assongba,opcit,p86.

[51] Jean-yves grondin,conteneurs à la mer,revue gazette de la chambre,lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de paris,printemps 2003,numéro 1.

[52] تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،المرفق 20،ص16.

[53] Emmanuelle billy,opcit,p 32.

[54] Benot noel,opcit,p13.

[55] Emmanuelle billy,opcit ,p.p 71 ,72.